

L'actualité de la doctrine technique en signalisation temporaire

Eric FLOCH



Les guides techniques et notes d'information du SETRA et Cerema forment les règles de l'art en signalisation temporaire :

- Déclinaison et illustration de la réglementation
- « Boîte à outils » et principe d'adaptation
- Proposition de bonnes pratiques

Les guides techniques



SIGNALISATION TEMPORAIRE

ROUTES BIDIRECTIONNELLES
MANUEL DU CHEF DE CHANTIER
ÉDITION 2000

VOLUME 1



Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

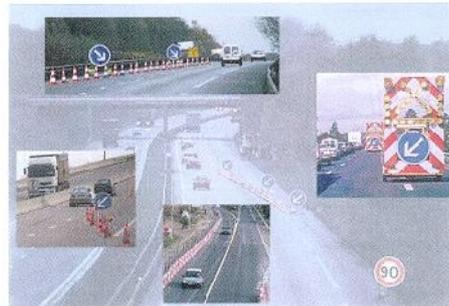


Signalisation temporaire

Routes à chaussées séparées
Manuel du chef de chantier

édition 2002

VOLUME 2



Certu

65R

Signalisation temporaire

Voie urbaine
Manuel du chef de chantier

Volume 3 - édition 2011



Éditions du Certu
Collection Références

Les guides techniques



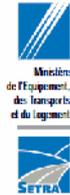
SIGNALISATION TEMPORAIRE

LES ALTERNATS
GUIDE TECHNIQUE
ÉDITION 2000

VOLUME 4



Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes



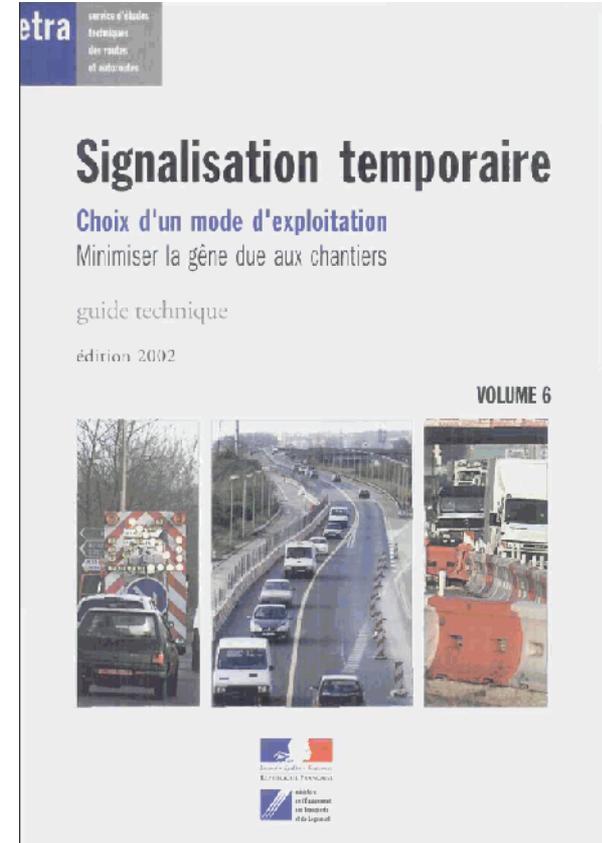
SIGNALISATION TEMPORAIRE

CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE DES DÉVIATIONS
GUIDE TECHNIQUE
ÉDITION 2000

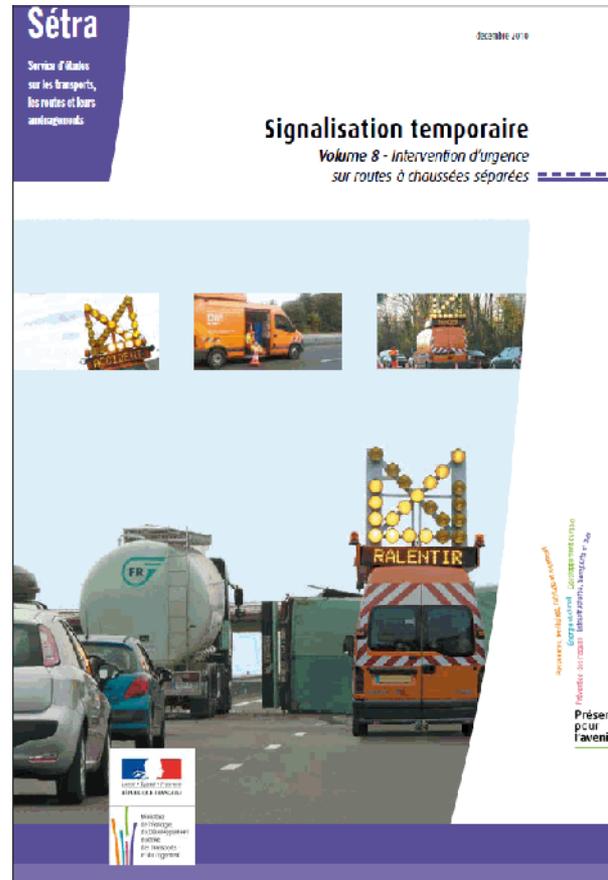
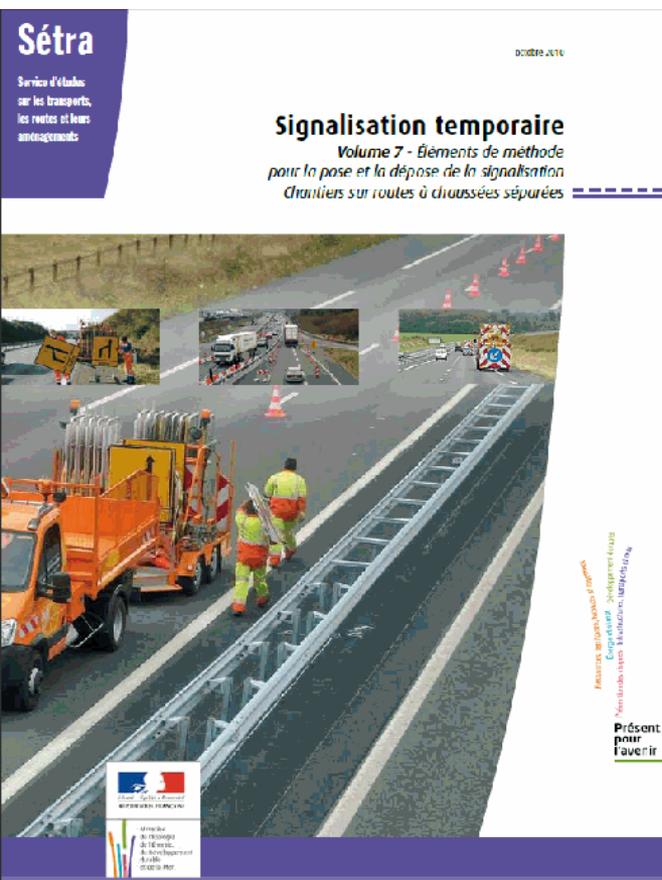
VOLUME 5



Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes



Les guides techniques



Les notes d'information



NOTE D'INFORMATION

Circulation Sécurité Equipement Exploitation **115**

BISEAUX DE RABATTEMENT (B.Ra.) (des dispositifs mobiles de rabattement)

Auteur : SETRA CSTR

Editeur :  Mars 1998



NOTE D'INFORMATION

Circulation Sécurité Equipement Exploitation **121**

SEPARATEURS MODULAIRES DE VOIES

Auteur : SETRA/CSTR

Editeur :  JUILLET 2001



Note d'information

INSA ROUEN

Levres : Setra

août 2012

Création Sécurité Equipement Exploitation **137**

Les signaux lumineux sur routes à chaussées séparées

Flèches lumineuses de rabattement et d'urgence

Les premières expérimentations d'un dispositif mobile de rabattement ont débuté sur le réseau ESCOTA en 1993. Couramment appelés Biseaux de Rabattement (B.Ra.), ces dispositifs de signalisation routière ne doivent pas être confondus avec les biseaux de rabattement matérialisés par de la peinture au sol. Il s'agit de quatre ou cinq bras de longueur croissante (de 1 à 3,5 mètres environ), espacés de 50 mètres environ, installés sur le T.P.C., plaqués contre la glissière ou le séparateur en béton, et qui peuvent être déployés perpendiculairement au sens de circulation pour matérialiser la centralisation d'une voie.

Les premiers enseignements de l'expérience ESCOTA ayant montré l'intérêt potentiel du dispositif, la DSCR a organisé une série d'expérimentations destinées à apprécier l'opportunité de réclamer l'utilisation de ce signal routier.

La présente note rend compte des résultats de ces expérimentations et des suites qui vont y être données.

1.1. LE CONTEXTE

Sur une autoroute ou une voie rapide urbaine, la neutralisation d'une voie ouverte à la circulation est une opération qui présente toujours un risque pour les personnels qui la réalisent, surtout s'il s'agit de la voie rapide. En cas d'accident ou de travaux nécessitant la fermeture de la voie de gauche, les agents d'exploitation sont ainsi obligés de traverser plusieurs voies pour accéder au terre-plein-ventilal, mettre en place les panneaux de signalisation appropriés, puis centraliser la voie en utilisant des cônes KSa sur la chaussée. Cette traversée de la chaussée s'effectue alors que les agents sont chargés de panneaux de signalisation encombrants et tandis qu'ils se trouvent dans une zone à risque également une opération qui présente un danger.

On constate que la traversée de la chaussée s'effectue alors que les agents sont chargés de panneaux de signalisation encombrants et tandis qu'ils se trouvent dans une zone à risque également une opération qui présente un danger.

On constate que la traversée de la chaussée s'effectue alors que les agents sont chargés de panneaux de signalisation encombrants et tandis qu'ils se trouvent dans une zone à risque également une opération qui présente un danger.

Lorsqu'il s'agit de mettre en place la signalisation nécessaire par la réalisation de travaux, celle-ci est réalisée en période de faible trafic alors que les traversées de chaussées peuvent être effectuées avec de

⁽¹⁾ Pour la description de ce signal routier, voir la Note d'information n° 108.

Sous le terme général de séparateurs modulaires de voies, on rencontre des dispositifs de performances très variées. En l'attente d'un guide technique plus élaboré, cette note d'information a pour but de donner les premiers recommandations sur les caractéristiques et les éléments de choix des différents dispositifs.

INTRODUCTION

Pour sauvegarder la sécurité des usagers et des personnels de chantier à l'approche d'une zone de travaux et sur la zone elle-même, il est nécessaire d'informer l'usager qu'il va rencontrer une situation inhabituelle, de le convaincre d'adapter son comportement à cette situation et de le guider. Cette information, donnée à l'usager par le biais de la signalisation temporaire et du balisage, contribue à la sécurité générale des usagers.

LES SEPARATEURS MODULAIRES DE VOIES

Les séparateurs modulaires de voies (SMV) sont constitués d'un ensemble de modules d'armatures rendus solidaires les uns des autres par un système de liaison de façon à ce que la séparation physique linéaire et continue entre deux voies de circulation ou entre une voie de circulation et une zone de travaux.

Les SMV sont définis dans la norme XP P 98-463 "Balisage temporaire - séparateurs modulaires de voies - Définitions et spécifications". Cette norme définit la nature des performances relatives aux différents types de séparateurs et spécifie leurs caractéristiques ainsi que les méthodes d'essai permettant de les vérifier.

Les séparateurs modulaires de voies se répartissent en deux classes :
Classe A : produits qui assurent uniquement une fonction de séparation et de guidage.
Classe B : produits qui assurent, en complément des fonctions de séparation et de guidage, une fonction de retenue des véhicules.

Les produits de classe A sont, à l'heure actuelle, essentiellement des séparateurs en matière plastique de type K15. Leurs caractéristiques et leurs spécifications sont définies dans la norme XP P 98-464.

Les séparateurs de classe B permettent d'assurer :
 - une fonction de guidage des usagers dans des conditions inhabituelles qui peuvent être créées par une diminution du nombre de voies, un rétrocroisement de la largeur des voies, ou un basculement de chaussée ;

Dans le cas de chantiers sur routes à chaussées séparées, qui présentent des risques importants pour les usagers et les personnels dus aux conditions de trafic, à la durée des travaux et à la forte exposition des personnes, il est souvent nécessaire d'isoler la zone de travaux ou de séparer les courants de circulation par ces séparateurs modulaires de voies.

Pour matérialiser la délimitation entre une zone de chantier et les voies de circulation, ou pour séparer les courants de circulation lors d'un basculement de chaussées, il est possible d'utiliser :

- des dispositifs continus (balises KS par exemple) ;
- des dispositifs continus (séparateurs modulaires de voies).

L'usage de plus en plus fréquent des séparateurs modulaires de voies a conduit à normaliser les caractéristiques fondamentales de ces produits et à les classer en fonction de leurs spécifications, dans le but notamment d'empêcher la mise en place de produits inadaptés aux caractéristiques des chantiers et qui pourraient s'avérer inefficaces voire dangereux.

Dernière publication : volume 10 (2016)

Interventions d'urgence sur routes bidirectionnelles

- Commande DIT en 2012 et installation d'un groupe miroir
- Recueil des bonnes pratiques auprès gestionnaires (DIR, CD)
- Révision 8^o partie IISR en 2016



Signalisation temporaire
Interventions d'urgence sur routes bidirectionnelles
Volume 10

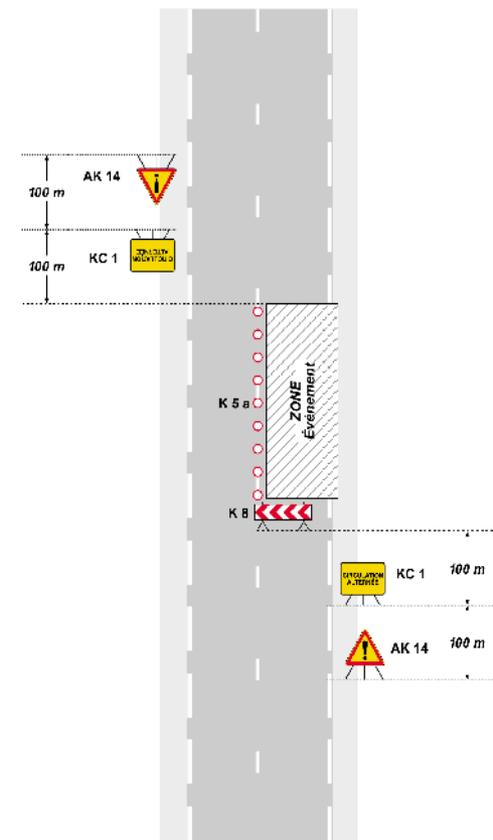
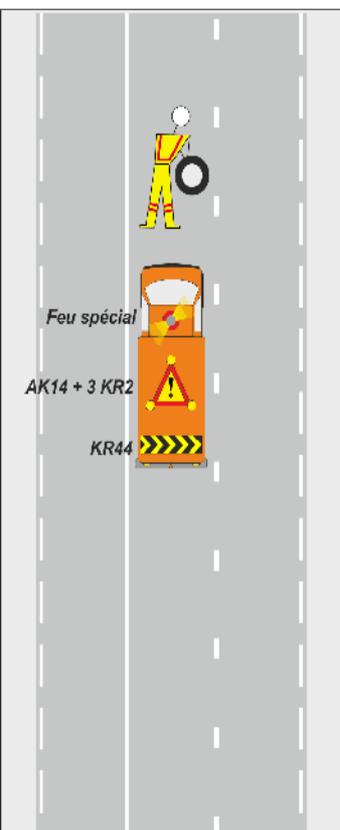


Collection | Références

Dernière publication : volume 10 (2016)

Points saillants :

- Alternat sans sens prioritaire
- Intervention en pleine voie du véhicule de signalisation



En cours : révision du volume 2

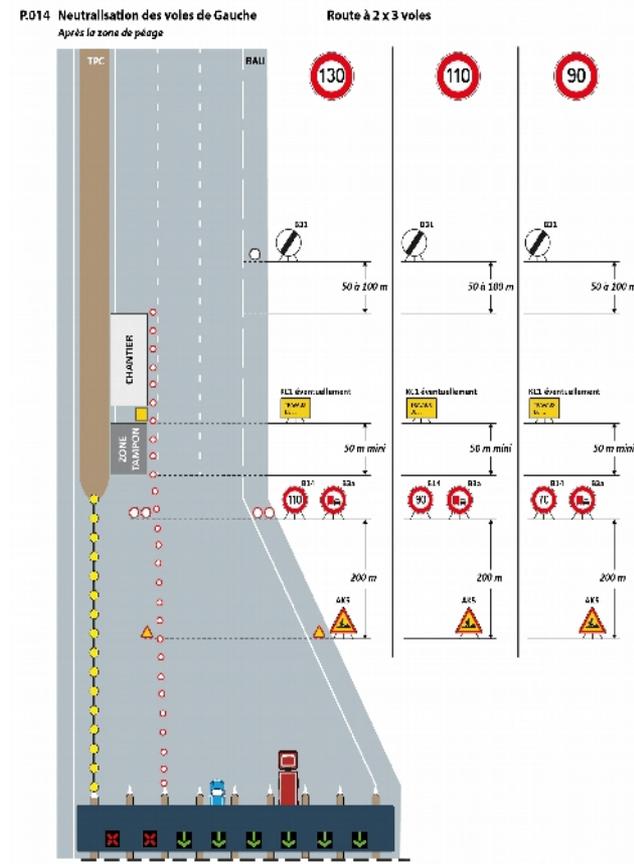
Méthode de travail :

- Commande DIT et installation d'un groupe miroir (DIR, SCA)
- Recueil des bonnes pratiques auprès gestionnaires (DIR, SCA)
- Révision 8^o partie IISR à engager

En cours : révision du volume 2

Modifications majeures (2/2) :

- Schémas sur points singuliers (barrière de péage)
- Basculements : possibilité limitation 90 km/h ITPC longue
- Basculement alterné sur route à 2x1 voie



En cours : révision du volume 2

Suites à donner :

- Impacts réduction VMA à 80 km/h sur routes à double sens
- Validation par DIT après consultation ASFA et DIR
- Proposition de révision de la 8^o partie de l'IISR

Formation QUAPODES

QUAPODES : QUALification à la POse et la DEpose de la Signalisation

- Formation de formateurs en DIR par le Cerema et formation des agents en DIR
- Module de formation utilisable par autres gestionnaires

Formation QUAPODES

Composition du support de formation :

1. Les outils du formateur :

Diaporamas, films, animations ...

2. Réglementation et responsabilités :

Instructions, circulaires, arrêtés, base juridique ...

3. Doctrine technique

Guides et notes d'information SETRA-Cerema

4. Communication usagers

Formation QUAPODES

Tapis pédagogique :



Merci de votre participation

eric.floch@cerema.fr

www.cerema.fr

